

COMUNE DI SASSO MARCONI



AREA "EX ALFA WASSERMANN" COMUNE DI SASSO MARCONI, FRAZIONE DI BORGONUOVO

PNRR - MISSIONE M5C2-COMPONENTE C2-INVESTIMENTO 2.3
PROGETTO PINQUA QUALITA' DELL'ABITARE
FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - NEXT GENERATION EU
RUP: ING. ANDREA NEGRONI ASSESSORE: GIANLUCA ROSSI
CUP B99J20002220001

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DEGLI IMMOBILI E DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE AMMESSI AL FINANZIAMENTO

PROPONENTE:



COMUNE DI SASSO MARCONI
P.ZZA DEI MARTIRI DELLA
LIBERAZIONE N.6
40037 SASSO MARCONI (BO)

TECNICO RESPONSABILE:

Ing. Alessandra Senesi
Dott. Alessandro Michelini
Ing. Francesco Faraone

GRUPPO DI LAVORO:




TITOLO ELABORATO :	Relazione illustrativa OOUU
--------------------	-----------------------------

CODICI :	CODICE COMMESSA	TIPOLOGIA PROGETTO	TEMA	TIPO ELABORATO	REVISIONE CORRENTE	SCALA
RIFERIMENTI ELABORATO: OOUU-01	CIG: 9568925EB3	PRELIMINARE	GEN	RL	00	-
file: 5273pinqua_OOUU-01_00_Relazione illustrativa OOUU						


EMISSIONE		DATA	NOTE DI REVISIONE:	REDATTO	APPROVATO
		OTTOBRE 2023	EMISSIONE	Galileo Ingegneria	F.Faraone
REV.	1				
	2				
	3				

PROTOCOLLI E VISTI:

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

INDICE

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE GENERALE DELLE OPERE PREVISTE	3
3. VIABILITÀ, PISTA CICLABILE, PARCHEGGI PUBBLICI E PERTINENZIALI	6
3.1 Sistema della viabilità interna e di accesso alle aree di progetto	6
3.2 Parcheggi pubblici	6
3.3 Percorso ciclopedonale	7
3.4 Sovrastruttura stradale	8
3.5 Accessibilità ai diversamente abili dei percorsi e dei parcheggi pubblici	9
4. PARCO PUBBLICO	10
5. RETI DI RACCOLTA REFLUI	10
6. CONSIDERAZIONI GENERALI E SCELTE PROGETTUALI	11

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_Relazione illustrativa OOUU	

1. PREMESSA

La presente relazione è stata elaborata al fine di descrivere le opere di urbanizzazione per dotazioni territoriali da prevedere nell'ambito dell'Accordo di Programma in variante ai piani (art. 59 e 60 della LR 21 dicembre 2017 n. 24) in attuazione del progetto PINQuA – Programma Innovativo nazionale per la qualità dell'abitare - Comparto AN.1 "Borgonuovo – ex Alfa Wassermann".

Le aree oggetto dell'Accordo Territoriale sono quelle dove sorge lo stabilimento chimico ormai dismesso di proprietà Alfa Wassermann Spa situato a Borgonuovo di Sasso Marconi al confine con il comune di Casalecchio di Reno.


Il progetto verrà realizzato per fasi successive, di cui la prima già immediatamente attuabile in quanto oggetto di finanziamento PNRR.

2. DESCRIZIONE GENERALE DELLE OPERE PREVISTE

Il progetto di riqualificazione dell'Ambito AN.1 di Sasso Marconi comprende una vasta superficie compresa fra la via Porrettana a ovest, la SS 64 variante a sud, la ferrovia Bologna-Pistoia a est e il Rio dell'Asino a nord, al confine con il Comune di Casalecchio di Reno:



Figura 1 - Inquadramento area di intervento

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

L'intero comparto si estende su una superficie territoriale di 127.061 mq, misurata graficamente sulla base del rilievo plano-altimetrico. Nell'ambito del comparto sono comprese le aree catastalmente identificate al foglio 14, mappali 1, 74, 146, 576, 430, 431.

In estrema sintesi, si tratta di un progetto di Rigenerazione Urbana senza consumo di suolo, consistente nel recupero di un'area industriale dismessa e nella trasformazione urbanistica ed edilizia dell'area per usi residenziali pubblici (common housing e social housing) e privati, funzioni scolastiche, e correlate funzioni terziarie e servizi connessi.

L'intero ambito verrà attuato per fasi, di cui la prima già immediatamente attuabile in quanto oggetto di finanziamento PNRR, cd. "FASE 0"; tale fase stabilisce i seguenti parametri urbanistici ed edilizi, prevedendo l'insediamento dei seguenti usi e quantità:

- Common housing (Residenza collettiva e spazi comuni) SU=mq 5.000
- Senior housing (Residenza collettiva e spazi comuni) SU=mq 4.000
- Residenza privata SU=mq 4.920.

Successivamente con la "FASE 1" si prevede il completamento del comparto, attraverso la realizzazione di nuovi fabbricati destinati a residenza collettiva oltre a nuove funzioni scolastiche, e correlate funzioni terziarie e servizi connessi.

La superficie territoriale complessiva dell'intero ambito risulta pari a 127.000 m² di cui c.a. 42.500 m² impermeabili e i restanti 84.500 m² con funzione di aree verdi di tipo pubblico e privato.

Il presente elaborato tratta delle opere di urbanizzazione primaria da realizzarsi durante la FASE 0; per alcuni elementi, come le reti di raccolta delle acque reflue, la progettazione è già stata estesa alla fase successiva, per ragioni di funzionalità oggettiva del comparto.

Si riporta di seguito un estratto cartografico delle aree interessate dalle suddette opere di urbanizzazione primaria.



	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	



Figura 2 – Planimetria di progetto – FASE 0

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

3. VIABILITÀ, PISTA CICLABILE, PARCHEGGI PUBBLICI E PERTINENZIALI

3.1 Sistema della viabilità interna e di accesso alle aree di progetto

Il sistema della viabilità interna prevede la realizzazione di una nuova rotatoria (diametro esterno 40 m) collocata in corrispondenza dell'intersezione di Via Porrettana e via Albani e con l'attuale corsello stradale di accesso all'area "ex-Alfa Wassermann"; tale rotatoria, prevista come accesso al comparto, sarà in grado di gestire al meglio i flussi di traffico previsti e garantire un accesso diretto all'area di nuova urbanizzazione; a partire da questa il sistema di viabilità interna della FASE 0 prevede un ramo di strada che raggiunge il lotto a sud del comparto, oggetto di intervento privato, affiancando sul lato ovest il nuovo parcheggio pubblico.

In questo modo si avrà un collegamento unico e diretto tra la Via Porrettana e il lotto pubblico, oggetto della presente analisi, e quello privato di futura realizzazione.

La viabilità sopra descritta sarà realizzata in asfalto, secondo il dettaglio stratigrafico riportato nell'elaborato "OOUU-06_MOB_EG_00_PLA particolari".

3.2 Parcheggi pubblici


Nell'ottica di poter garantire quanto più possibile la permeabilità delle aree, per il parcheggio pubblico è stato scelto di intervenire utilizzando diverse tipologie di masselli autobloccanti drenanti e filtranti, adatti al contesto e al contempo meno impattanti rispetto ad una pavimentazione in asfalto.

La viabilità interna al parcheggio sarà realizzata in masselli autobloccanti drenanti a nido d'ape, mentre gli stalli auto ordinari saranno realizzati in grigliato carrabile inerbito con superficie permeabile >40% e strisce salvatacco laterali in masselli autobloccanti filtranti di tipo pieno, con capacità filtrante 100%, mentre gli stalli auto disabili in masselli autobloccanti drenanti carrabili.

I pacchetti tipologici delle pavimentazioni sono riportati nel dettaglio nell'elaborato "OOUU-06_MOB_EG_00_PLA particolari".

Tutta la viabilità pubblica è opportunamente gestita da segnaletica orizzontale e verticale; in particolare, all'interno del parcheggio, si è scelto di dare precedenza all'accesso verso i posti auto pertinenziali situati ad est (non oggetto della presente progettazione), e di lasciare la restante porzione a senso unico.

Il parcheggio risulta quindi posizionato in maniera strategica nel comparto, garantendo un accomodamento sia per la porzione pubblica, sia per la porzione privata di futura realizzazione.

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_Relazione illustrativa OOUU	

La sicurezza pedonale è garantita da un percorso in masselli autobloccanti drenanti lungo tutti i lati del parcheggio, di larghezza pari a 1.5 m, direttamente collegata nel punto nord-ovest del parcheggio alla pista ciclopeditonale promiscua che attraversa l'intero comparto.

Tra le due stecche di posti auto centrali è prevista la realizzazione di una aiuola verde a permeabilità profonda, di larghezza minima pari a 1,5 m e lunghezza pari all'ingombro delle aree di sosta; oltre questa; gli stalli auto saranno intervallati da aiuole verdi più pronunciate, oltre le quali saranno realizzati i parcheggi per ciclomotori.

Lungo il tratto di percorso ciclopeditonale che si sviluppa nelle immediate vicinanze del parcheggio sono inoltre previste due aree di sosta per biciclette, di cui una dotata di colonnine di ricarica elettrica per biciclette di nuova generazione.

Le aiuole ospiteranno esemplari di alberature ad alto fusto con funzione ombreggiante; le restanti porzioni saranno invedite con arbusti tappezzanti.

Completano il progetto:


- il sistema di illuminazione pubblica, come descritto negli elaborati tecnici di riferimento;
- il sistema di ricarica elettrica per auto e biciclette, come descritto negli elaborati tecnici di riferimento;
- la realizzazione della segnaletica orizzontale, prevista con pittura stradale, che comprenderà le linee di separazione delle carreggiate, le strisce pedonali di attraversamento, l'individuazione degli stalli classici e per diversamente abili;
- la segnaletica verticale realizzata con pali e cartelli omologati;
- la segnaletica tattile per non vedenti.

I dettagli delle pavimentazioni e della segnaletica in uso sono riportati all'interno dell'elaborato "OOUU-06_MOB_EG_00_PLA particolari".

3.3 Percorso ciclopeditonale

Il percorso ciclopeditonale promiscuo è organizzato in modo tale da garantire un collegamento diretto con quanto già presente lungo la SS Porrettana e su via Cà Belfiore, creando quindi una continuità verso la stazione ferroviaria di Borgonuovo.

All'interno del comparto la pista ciclopeditonale accompagna la viabilità principale per tutto il tratto nord, attraversando anche l'area ove sono previsti i nuovi edifici di progetto, fino a raggiungere il parco pubblico, per allacciarsi con il percorso esistente che affianca la ferrovia.

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

Oltre questo sono previste diramazioni che si snodano lungo il lato est e attraverso il parco, creando anche qui un collegamento diretto con gli edifici nuovi e di progetto.

La pista ciclopedonale avrà larghezza pari a 3 m, comprensivi di cordoli, e sarà realizzata in autobloccanti drenanti posati su stratigrafia anch'essa drenante per la porzione ovest del comparto, e in terra stabilizzata per la porzione est che affianca il parco pubblico sino all'innesto con via Cà Belfiore; le stratigrafie dei pacchetti sono riportate nell'elaborato "OOUU-06_MOB_EG_00_PLA particolari".

Completano il progetto la realizzazione di aree di sosta per le bici, anche elettriche, posizionate strategicamente in prossimità del parcheggio pubblico e delle aree a parco.


3.4 Sovrastruttura stradale

La sovrastruttura stradale dovrà assolvere alle seguenti esigenze progettuali:

- a) garantire la stabilità strutturale durante l'intera vita utile dell'infrastruttura, valutata in 20 anni;
- b) assicurare caratteristiche funzionali accettabili in qualsiasi condizione meteorologica, sia sotto l'aspetto dell'aderenza e quindi della sicurezza della circolazione, sia sotto l'aspetto della regolarità del piano viabile, e quindi del comfort di moto;
- c) garantire tempi esecutivi il più possibile brevi e certi ed una facile e ridotta manutenzione, oltre che una buona funzionalità lungo tutto l'arco della vita utile.

In merito al punto a), lo stato di sollecitazione sotto carico dovrà chiaramente essere contenuto nei limiti accettabili in relazione alle caratteristiche dei materiali. Il calcolo dovrà essere condotto considerando anche le leggi di fatica, al fine di valutare la ripetitività dei carichi fino alla fine della vita utile, considerando per vita utile l'arco temporale nel quale non sono necessarie opere di manutenzione straordinarie. Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali della pavimentazione espresse al punto b), si dovrà porre particolare attenzione allo strato più superficiale, quello di usura. Tale strato è previsto in conglomerato bituminoso e quindi si dovrà controllare la tessitura affinché l'aderenza sia assicurata con qualsiasi condizione meteorologica.

Al fine di garantire tempi esecutivi certi ed il più possibile ridotti, oltre ad una buona funzionalità della pavimentazione nel tempo, come evidenziato al punto c), si prevede di utilizzare del materiale riciclato proveniente da demolizione, opportunamente certificato, per uno spessore tale da garantire una sottofondazione già carrabile dai mezzi d'opera e facilmente costipabile in tempi ridotti.

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_Relazione illustrativa OOUU	

I vantaggi di questa tipologia di sovrastruttura sono molteplici:

- strutturalmente si pongono in opera materiali ormai a lungo testati che, se correttamente dimensionati negli spessori, offrono piene garanzie per l'intero arco di vita utile;
- il conglomerato bituminoso di usura permette una buona aderenza e quindi una certa sicurezza della circolazione. La regolarità del piano viabile, e quindi il comfort di moto, deriva dalla stabilità strutturale dello stabilizzato e del sottofondo in materiale riciclato da demolizione, garantendo quindi entrambe le caratteristiche funzionali;
- la cantierizzazione comporta diverse fasi, ma non ci sono tempi di attesa fra una fase e quella successiva;
- trattandosi di una sovrastruttura semirigida, essa bene si adatta a disomogeneità del sottofondo.

3.5 Accessibilità ai diversamente abili dei percorsi e dei parcheggi pubblici


Nella progettazione delle zone riservate ai portatori di handicap si è tenuto conto dell'attuale normativa vigente, che stabilisce le prescrizioni tecniche necessarie, L.118/71, Circ. Min 320/80, e, in particolare, il D.P.R. 503/96 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", il quale fa riferimento per talune verifiche al D.M. 236/89, che indica le prescrizioni tecniche per l'abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici privati.

In particolare, il criterio generale che si adotterà per la progettazione degli spazi (percorsi e parcheggi) riservati ai disabili motori e neurosensoriali, sarà quello della "accessibilità". Infatti, si può ragionevolmente affermare che tali spazi risultano agevolmente fruibili da parte delle persone con ridotta o impedita capacità motoria. Inoltre, la distribuzione dei parcheggi riservati ai portatori di handicap, oltre a soddisfare le norme di buona tecnica, soddisferà i valori minimi richiesti dalla normativa, che prevede un parcheggio ogni 50 (o frazione di 50) posti auto previsti dal progetto.

Tali parcheggi, dotati della opportuna segnaletica orizzontale e verticale (conforme al D.P.R. 495/92), e di larghezza minima di 3,20 ml, saranno ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso ai singoli edifici.

I marciapiedi, la cui larghezza minima non sarà mai inferiore ad 1,5 m e la cui altezza massima non supera i 15 cm, saranno ribassati in corrispondenza della sede stradale, con la creazione di rampe di raccordo per i disabili.

La fine del marciapiede avverrà comunque con un ciglio di almeno 2 cm, in modo da essere avvertito da tutti senza pericolosi sconfinamenti.

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

4. PARCO PUBBLICO

Il nuovo parco pubblico si posiziona sul lato est del comparto, tra la porzione dedicata al residenziale e la linea ferroviaria.

Per questo si è scelto di procedere con la realizzazione di spazi di condivisione dedicati a diverse attività e fruibili da tutte le tipologie di utenze, garantendo aree ombreggiate, sedute, aree gioco, e prati a libero accesso.

Il percorso ciclopedonale, così come descritto nei precedenti paragrafi, svolge funzione di collegamento con le diverse aree del parco.

Le nuove isole attrezzate da realizzarsi nel parco saranno pavimentate con gomma colata antitrauma ove necessario (area gioco, attività ludico/sportive), ed in calcestre nelle restanti parti (aree relax, book crossing), secondo la stratigrafia riportata nell'elaborato "OOUU-06_MOB_EG_00_PLA particolari".

Compreso nelle opere del verde pubblico, ma posizionato in zona centrale, appena a nord della prima stecca di edifici (oggetto di progettazione architettonica) è inoltre previsto un *rain garden* di circa 100 mq, dimensionato per raccogliere le acque meteoriche di dilavamento provenienti dal parcheggio pertinenziale di progetto (anch'esso oggetto di progettazione architettonica).


Il *rain garden*, in questa fase preliminare della progettazione, sarà previsto ad infiltrazione completa, e dotato di sistema di troppo pieno per scongiurare eventuali danneggiamenti dovuti a fenomeni atmosferici eccezionali.

La descrizione dettagliata del progetto del parco è riportata negli elaborati di riferimento "OOUU-18_VE_RL_00_verde" e "OOUU-17_VE_EG_00_PLA VE".

5. RETI DI RACCOLTA REFLUI

L'ambito di progetto è inserito nelle "Aree di ricarica indiretta della falda (tipo B)" - obiettivo di miglioramento quantitativo della funzione di ricarica dell'acquifero - pertanto sono prescritte percentuali minime di superficie permeabile da garantire; tale prescrizione di permeabilità minima e verifica, si esprime nell'individuazione di una percentuale minima di permeabilità delle aree.

In linea con gli indirizzi della legislazione vigente nell'ambito della progettazione di nuove opere, e delle indicazioni riportate all'interno dei documenti che compongono il regolamento del Servizio Idrico Integrato ATO5, si prevede la realizzazione di reti fognarie separate per le acque nere che verranno convogliate direttamente al depuratore comunale di Borgonuovo e per le acque

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_Relazione illustrativa OOUU	

meteoriche che saranno recapitate direttamente al vicino fosso idrico denominato "Rio del dell'Asino".

La progettazione delle reti segue le seguenti linee di principio:

- diametro nominale condotte acque nere ≥ 200 mm;
- diametro nominale condotte acque bianche ≥ 200 mm;
- le reti fognarie a gravità saranno realizzate mediante posa di condotte aventi resistenza meccanica minima pari ad 8 KN/m^3 ;
- la dimensione interna minima dei pozzetti di ispezione sarà di 80×80 cm;
- la distanza tra due pozzetti di linea sarà di norma pari a $60/70$ m;
- la distanza fra il sistema fognario e la rete di adduzione idropotabile non potrà essere inferiore a $1,50$ m. Qualora tale distanza non possa essere rispettata per specifiche condizioni la rete idropotabile dovrà essere adeguatamente controtubata.

Per il dettaglio della progettazione delle reti fognarie si rimanda alla relazione tecnica specialistica di riferimento "OOUU-07_RR_RL_00_Relazione reti fognarie" e alle planimetrie di progetto "OOUU-08_RR_EG_00_PLA SDP rete acque meteoriche" e "OOUU-09_RR_EG_00_PLA SDP rete acque nere".

6. CONSIDERAZIONI GENERALI E SCELTE PROGETTUALI


L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di strutture sociali, a destinazione residenziale, studentato, servizi scolastici, servizi alla collettività, attività di servizio/terziario, così come sopra anticipato. Il progetto di urbanizzazione prevede pertanto la realizzazione di un nuovo parcheggio funzionale ai lotti in progetto e del relativo verde pubblico.

I pacchetti tipologici delle pavimentazioni previste ed i particolari relativi alla segnaletica orizzontale e verticale sono descritti con maggior dettaglio negli elaborati grafici dedicati ed in particolare nel fascicolo dei particolari costruttivi "OOUU-06_MOB_EG_00_PLA particolari".

È inoltre prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale promiscuo di larghezza pari a 3 m che attraverserà tutto il comparto permettendo la circolazione ciclopedonale e il collegamento del nuovo lotto di progetto alla vicina stazione ferroviaria di Borgonuovo.

Tutti i nuovi percorsi pedonali e ciclabili saranno rialzati rispetto al piano stradale di 15 cm e saranno protetti da cordoli.

Per la progettazione delle sedi stradali si è fatto riferimento alla vigente normativa in materia, in particolare:

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

- D.M. 05/11/2001;
- Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modifiche);
- Regolamento di Esecuzione (D.P.R. 495/92 e successive modifiche);
- norme CNR e UNI riguardanti la progettazione dei percorsi stradali e ciclabili.

Le caratteristiche tecniche delle strade di progetto sono riportate di seguito:

- Tipo di strade: Urbana di quartiere
- Intervallo di velocità di progetto: 40-60 Km/h (imposta a 30 Km/h)
- Larghezza totale strada principale: 7,0 m a doppio senso di marcia
- Larghezza marciapiede: 1,50 m
- Larghezza pista ciclabile: 3 m

Al fine di allontanare l'acqua superficiale dalla piattaforma stradale le carreggiate avranno una doppia pendenza trasversale; stessa pendenza sarà garantita alle aree destinate a parcheggi.


I marciapiedi avranno pendenza trasversale verso la strada, mentre la pista ciclabile avrà una doppia pendenza trasversale.

Le pavimentazioni stradali carrabili saranno realizzate con manto di asfalto bituminoso, per l'indubbio vantaggio della continuità del piano di scorrimento e della conseguente relativa silenziosità ottenibile. Gli altri percorsi (viabilità interna al parcheggio, marciapiedi, pista ciclopeditonale) saranno invece pavimentati in masselli autobloccanti drenanti, ad eccezione del percorso ciclopeditonale inserito nella quota est del comparto, che sarà in terreno stabilizzato, secondo quanto descritto nei paragrafi precedenti

Gli attraversamenti pedonali principali, previsti in continuità con la pista ciclopeditonale, saranno alla stessa quota della pista e saranno dotati della opportuna segnaletica orizzontale e verticale. Tutti i cordoli previsti in progetto saranno privi di spigoli vivi ed avranno dimensioni pari a 15x25 cm.

La progettazione della FASE 0, così come rappresentata negli elaborati grafici, prevede l'estensione delle reti e dei sottoservizi anche a quella che sarà la successiva FASE 1, al fine di garantire la fattibilità complessiva dell'opera.

In particolare si segnala che il parcheggio pubblico di nuova progettazione verrà realizzato da due soggetti attuatori separati: Comune di Sasso Marconi e soggetto privato (lo stesso a cui fa riferimento la progettazione del lotto privato a sud del comparto), per una porzione rispettivamente pari a 1400 mq e 1570 mq.

	Committente: Comune di Sasso Marconi Commessa: 5273	Data: ottobre 2023	Rev.00
	Documento: Relazione illustrativa OOUU	File: 5273pinqua_OOUU-00_GEN_RL_00_ Relazione illustrativa OOUU	

In funzione di ciò il parcheggio è stato previsto in modo tale da soddisfare i requisiti di accessibilità e funzionalità per ogni singolo stralcio di attuazione, in modo da favorirne la fruibilità anche nel caso in cui la realizzazione non avvenisse in parallelo.

Durante la FASE 0, pertanto, sarà garantita la realizzazione della porzione di parcheggio in capo all'Amministrazione Comunale, nonché della strada di accesso ai parcheggi pertinenziali delle residenze per la sua totalità (dovrà essere realizzata anche la quota parte afferente al privato).

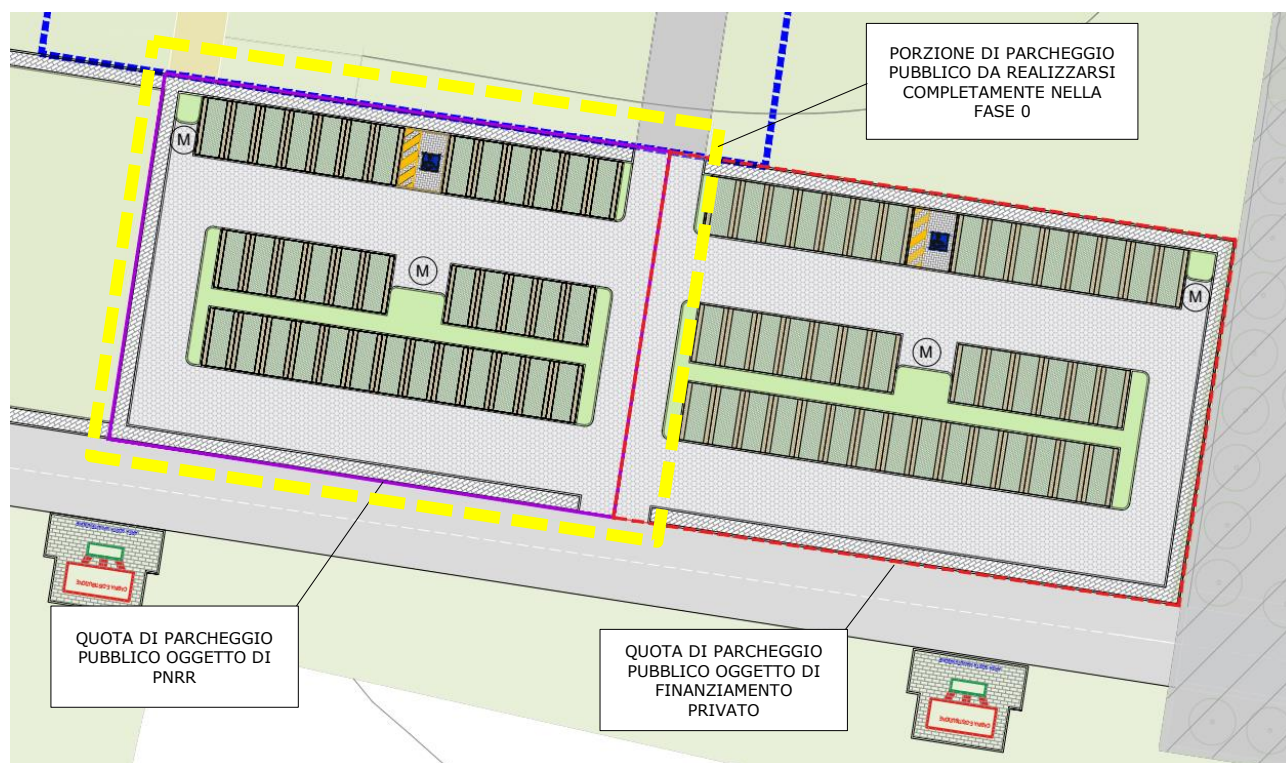


Figura 3 – Particolare parcheggio pubblico – FASE 0

Rev.	Data	Redatto	Verificato
00	Ottobre 2023	Galileo Ingegneria	A.Senesi